ARIPI ROMÂNEȘTI



Director, C-dor av
AL. DEMETRE

357

NUL II, Nr. 42
IUNIE 1943

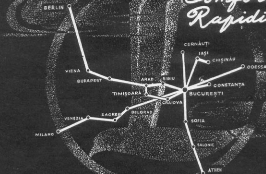
LOCOTENENTUL AVIATOR PRETORIAN VASILE, BRAV AL UNEI ESCADRILE DE OBSERVAȚIE, DECORAT CU ORDINUL „MIHAI VITEAZUL" PENTRU STRALUCITE FAPTE DE ARME, A AVUT 71 EȘIRI LA INAMIC, ATACAT IN 10 MISIUNI DE VANATOAREA INAMICA, LOVIT DE ARTILERIA DUȘMANA IN 35 MISIUNI. DIN-TR'O MISIUNE S'A INTORS CU 54 LOVITURI IN AVIONUL SAU CU DOI GRAV RANIȚI LA BORD.

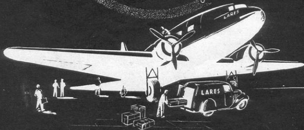
LEI 20

LINII AERIENE
INTERNE şi
INTERNAŢIONALE

1943

Siguranţa
Comfort
Rapiditate





LARES

LINIILE AERIENE ROMÂNE EXPLOATATE CU STATUL

(3) 359

Jertfa OFIȚERILOR

ORICE român urmărește cu mare atențiune listele celor cari și-au sacrificat viața cu atâta dărnicie, căzând în luptele eroice pe frontul nostru sfânt.

Admirațiunea, respectul și recunoștința noastră — a tuturor — pentru aceste scumpe pierderi, se va transmite în generații transformându-se într'un cult sincer și smerit, în cultul eroilor, iubire sfântă în veșnicie a celor mai de seamă fii ai țării noastre, adorațiune care cinstește un popor și îi califică structura sufletească.

Pierderile în ofițeri sunt însă — în proporție numerică — cu mult mai mari decât ale trupei!

Călăuziți de dreapta înțelegere a situației noastre politice și geografice, de importanța istorică a războiului sfânt, și — mai presus de orice — de nemărginita lor d r a g o s t e de Patrie, ofițerii noștrii — activi sau de rezervă — această „floare" a armatei de uscat, aer și mare, s'au luptat cu toată îndârjirea, exemplar, stârnind admirațiunea unei țări întregi precum și a unei armate aliate și brave ce știe să prețuiască vitejia.

Intotdeauna în f r u n t e a unităților ce comandau, mereu pe locul unde pericolul era mai mare, înbărbătând prin faptă acolo unde era nevoie, ofițerii noștrii au fost mereu e x e m p l u l viu al datoriei și dragostei de țară, lumina și călăuza victoriei, steagul în jurul căruia cei mici s'au strâns întotdeauna, pentru a izbi și sdrobi cu putere pe inamicul numeros.

Au fost ofițeri superiori: maiori, colonei și chiar generali — comandanți de regimente sau mari unități — cari n'au pregetat o clipă să treacă primii la asaltul unei cazamete sau la cucerirea unui pod, căzând în luptă și strigând — în ultimă suflare — „înainte băeți"!

Au fost ofițeri de toate gradele care și-au sfârșit glorioasele lor zile, la trăgaciul mitralierelor sau la cordița tunului. Faptele lor, jertfele lor nu au fost niciodată în zadar! Ele au electrizat întotdeauna pe ostași, i-au îndârjit la luptă, dând apoi peste cap o rezistență sau răzbunând un șef iubit!

Robi ai serviciului în timp de pace, bravi fără de pereche în acest războiu, modești până la anonimat, ofițerii armatei române au fost adevărata cheie a tuturor victoriilor!

Cunoașterea și memorarea acelor nume de eroi, făuritorii gloriei Române, devine cea dintâi dintre datoriile celor rămași în viață. Este manifestarea sinceră a recunoștinței noastre!

Căci pe vitejia lor fără de seamăn, ne-am purtat noi — cei de acasă — nădejdea unei vieți liniștite și gândul pentru un viitor mai bun!

A-ți face datoria pentru Patrie, când ea este în primejdie, este o obligațiune înaltă și sfântă dela care nimeni nu are putința de a se abate; având desigur dreptul la respectul unanim al țării, luptătorul nu așteaptă — și nici nu se gândește — să fie răsplătit!

Insă, pentru toți acei — cu adevărat eroi — cari s'au întrecut pe sine; cari și-au făcut mai mult, decât datoria; cari au transformat — prin conștientul lor sacrificiu individual — situațiunea dificilă a unei unități, în una glorioasă; pentru toți aceia cari acolo pe linia frontului și în vâltoarea luptelor nu au avut decât un singur gând, un singur dor, o singură credință: Patria; pentru toți acei eroi legendari, țara întreagă le păstrează cu recunoștință amintirea și-i denumește: „sfinți martiri"!

Comandor av. AL. DEMETRESCU



S'a dat alarma. In câteva secunde vânătorul aerian va fi în carlingă.
(Foto Titi Constantinescu)



Căpitanul aviator Dan Vizanty, comandantul unei glorioase escadrile cu 22 victorii. Personal a efectuat 52 misiuni şi a doborât două avioane „Rata" şi un avion de bombardament inamic. Decorat cu „Virtutea Aeronautică cu două barete", „Crucea de fier", etc,..



LT. COMANDORUL PAUL LANDMAN

Este fostul comandant al unui eroic grup de bombardament greu care a avut — in prima parte a războiului sfânt — o insemnată activitate de distrugere in tabăra inamică.

Observator aerian de elită, sburător efectiv, a făcut „echipaj" in marea majoritate a misiunilor grele, dând un permanent exemplu sburătorilor din subordine de o netăgăduită dragoste de Patrie şi o indârjită voinţă de a distruge pe inamic. Pentru faptele sale de arme, pentru felul cum şi-a condus importanta sa unitate şi pentru strălucitele rezultate obţinute, a fost decorat cu „Mihai Viteazul", „Virtutea aeronautică in grad de cavaler", „Crucea de fier germană", etc.

Modest în manifestările lui personale: sever dar drept şi inţelegător in raporturile sale cu subalternii, Lt.-Comandorul Paul Landman — posedând o completă pregătire de spiritualitate — este sortit să ajungă pe treptele cele mai inalte ale ierarhiei noastre militare.

Excelent camarad; un caracter de inaltă distincţie morală; o judecată limpede şi reală pe a cărui valoare aviaţia o poate folosi în orice imprejurare şi pentru orice funcţiune, un suflet — lipsit de manifestări ieftine — dar pe calităţile căruia un subaltern sau un prieten se poate oricând bizui.

Acesta este Lt.-Comandorul aviator Paul Landman, oltean, de cea mai sănătoasă spiţă românească.

DEM.

Aripi român





Escadrila de alarmă în... promenadă prin faţa avioanelor gata de orice...
(Foto Titi Constantinescu)

Discuţie animată intre sburătorii români şi germani intorşi victorioşi din misiune



(5) 361

361



Antiaeriana la post
(S.M.P.)



Observator român instalat aproape de Novorosisk, cercetând întinderile

Echipajul unui avion de recunoaștere român pregătindu-se de plecare în misiune fotografică pe frontul Cubanului

...ți în luptă



Un grup de sburători români la o festivitate aviatică. In mijloc Căpitanul av. Crikană unul din excelenții comandanți aerieni din acest războiu.
(Foto Ionescu)







...ota se hrănește... (S.M.P.)



Unul din avioanele dușma... time ale Cpt. aviator Dan...





CRONICA

— OPERAŢIUNILE DINTR


CTIVITATEA aviaţiei beligeranţilor a sporit în acest interval de timp în raport cu aceea ce s'a desfăşurat între 1 — 20 Mai a. c. şi ea s-a caracterizat, atât prin intensificarea atacurilor date împotriva obiectivelor militare şi civile, cât şi prin folosirea unei tacci noui şi a unor aparate cu o rază mai [illegible]e de acţiune.

[illegible]e frontul oriental, în cursul bătăliei [illegible]e s'a dat în regiunea capului de pod Cuban în zilele de 26, 27, 28 şi 29 Mai, aviaţia de luptă şi de bombardament germană, română şi slovacă, a dat un sprijin puternic trupelor de uscat şi a contribuit într'o largă măsură, prin loviturile grele ce le-a dat inamicului, la succesul defensiv obţinut, căci ofensiva începută de generalul sovietic Maslenikov cu forţele a zece divizii, a câtorva brigăzi de blidate şi a numeroase formaţiuni aeriene, în ziua de 26 Mai, s'a prăbuşit a patra zi cu pierderi severe în oameni şi în material.

Aviaţia germană a zădărnicit apoi încercările ce le-a făcut inamicul de a transporta detaşamente cu vase mici, prin marea de Azov şi lagunele din apropiere de Temriuk, în spatele frontului german, la gura Cubanului şi a atacat violent, în valuri succesive, bazele de aprovizionare sovietice dela Krimskaia, Krasnodar şi alte obiective militare din Caucazia occidentală, provocând distrugeri mari.



In celelalte părţi ale frontului oriental, între Leningrad şi est de Taganrog, aviaţia germană a susţinut numeroase lupte aeriene şi a întreprins incursiuni dese în spatele frontului inamic împotriva căilor de comunicaţii, a concentrărilor de trupe şi a altor obiective cu caracter militar. Autorităţile militare germane au constatat, că aviatorii sovietici, nu cruţă populaţia civilă rusească din oraşele ocupate de germani. Astfel oraşul Vitebsk a suferit un violent bombardament al unei formaţiuni aeriene sovietice, care s'a încheiat cu moartea a câtorva sute de cetăţeni sovietici şi cu distrugerea a câtorva cartiere de locuinţe. Iată un atac terorist sovietic împotriva populaţiunii ruseşti dintr'un oraş situat în teritoriul ocupat de germani.

Ofensiva aeriană anglo-americană a continuat în acelaş spaţii din Europa occidentală şi de sud şi din Mediterana centrală şi cu acelaş caracter terorist.

In raidurile ce le-a executat în ultimele săptămâni aviaţia anglo-americană a întrebuinţat o nouă tactică sub forma unor atacuri concentrate împotriva oraşelor, combinate cu raiduri zise de „hărţueală". Germanii întrebuinţează şi ei o tactică nouă în atacurile aeriene împotriva obiectivelor militare din Anglia, asupra căreia autorităţile militare germane n'au dat până acum nicio informaţie. In ofensiva lor aeriană din vestul şi sudul Europei — împotriva Germaniei, Italiei, Franţei şi Belgiei, anglo-americanii au angajat şi bombardiere rapide mici, numite „Moguitos", care, dacă pot zbura mai repede mai sus şi mai departe decât bombardierele grele cu patru motoare, ele nu pot transporta decât un număr redus de bombe mici şi numai una de mărime mijlocie. De aceea ele sunt întrebuinţate mai mult în zboruri de recunoaşteri şi de hărţueli.

După calculele făcute de germani, forţele aero-navale germane şi italiene au doborât dela 1 Februarie până la 20 Mai, 2532 de avioane engleze şi americane, dintre care 1800 bombardiere cu patru motoare, — ceea ce dovedeşte că şi aceste tipuri sunt vulnerabile; iar nu cum au pretins până acum englezii şi nord-americanii că ele ar fi invulnerabile.

Americanii din Statele Unite au angajat în luptele şi în acţiunile aeriene, un nou tip de avion de vânătoare numit „Thunderbolt" a cărei misiune — după o notă publicată de „Pariser Zeitung" este să protejeze bombardierele cu patru motoare. Cea dintâi apariţie a unui vânător american tip „Thunderbolt" a fost în cursul unui atac de zi, dat la 13 Mai în regiunea de nord-vest a Franţei.

In luptele în care s'a angajat „Thunderbolt" s'a dovedit că nu este superior tipului de vânător german „Focke Wulf".

Interesante sunt declaraţiile ce le-a făcut subsecretarul de Stat italian al aerului cu prilejul prezintării bugetului armatei în comisiunile forţelor armatei şi al finanţelor, privitor la aviaţia italiană. El a comunicat că în ultimii trei ani, 12.500 de oameni, dintre care 2000 de ofiţeri şi aproape 3000 de subofiţeri specialişti, au fost ucişi, sau răniţi, în urma accidentelor de antrenament; iar în cursul acestui războі aviaţia italiană a scufundat 145 vase inamice cu un tonaj total de 1.060.000 tone, 67 vase de război; a doborât 2340 de aparate anglo-americane dintre care aproape 2000 în lupte aeriene şi a efectuat 58.000 de transporturi cu 610.000 de persoane.

Un alt raport — acesta german — s'a publicat cu privire la rezultatele ce le-a dat ofensiva aeriană anglo-americană împotriva oraşelor deschise din Germania, cu caracter terororist. Din acest raport reese, că un număr mare de biserici — dintre care multe erau monumente istorice din epoca merovingienilor şi carolingiană şi altele mai vechi, in stil roman, au fost distruse de aviatorii englezi şi americani. Deasemenea au fost distruse numeroase biblioteci, muzee, galerii şi colecţii artistice, case medievale şi câteva monumente gotice, de mare valoare. Charles Richet a publicat un studiu în 1926 sub titlul „Aviaţia triumfătoare".

El a încheiat interesantul său studiu prin următoarele rânduri:

„Savanţii şi inginerii au realizat unul din cele mai mari progrese pe care uma-

...ZBOIULUI AERIAN



...5 MAI — 1 IUNIE 1943 —

de Romulus Seișanu

nitatea a putut până în prezent să le întrevadă...

Intr'o zi — foarte apropiată poate, — aviația va fi în adevăr triumfătoare. Pentru ca avioanele să fie construite în serie, publicul trebue să n'aibă teama de călătoriile în avion. Această teamă întârzie progresul. Ea împiedică această sublimă descoperire să dea toate fructele sale".

Firește că aviația este o „sublimă descoperire" a epocei noastre și ea a făcut progrese uimitoare.

Viteza avioanelor a sporit de la 41 km la oră, — realizată de un aparat Santos Dumont, în 1906; la 204 km., în 1913 realizată de un aparat Prévost; la 448 km. realizată de un aparat Bonnet, în 1924; iar astăzi ea trece de 780 km.! Deasemenea s'au realizat progrese uimitoare în sborul în înălțime — de la 453 m. în 1909, la 12.066 m. în 1924 și la peste 16.000 m. astăzi; ca și în zborurile de durată fără realimentare și în zborurile de lungă distanță cu avioane cu rază mare de acțiune.

Aviația militară a profitat și ea de aceste progrese, dar folosirea lor în scopuri teroriste și barbare, este absolut condamnabilă.

Arma aviației are o misiune strict militară: să „transporte focul" repede și la distanțe mari, pe teatrele de operațiuni, ca și în spatele fronturilor inamice și să colaboreze cu celelalte arme.

Iată însă că în războiul actual a început să se folosească aviația și împotriva obiectivelor civile, a orașelor deschise, a monumentelor religioase creștine, istorice și artistice, ba chiar și împotriva satelor lipsite de orice fel de apărara antiaeriană.

Anglia și Statele Unite consideră ofensiva aeriană cu acest caracter ne-militar, ca o ofensivă „psihologică" — crezând că prin teroarea populațiunii ne-combatante se va putea obține „capitularea" inamicului. Firește că nu prin asemenea mijloace odioase se vor obține rezutatele urmărite.

Din punctul de vedere psihologic s'a produs, în adevăr, efecte, dar în sensul opus: lumea civilizată europeană și chiar o mare parte din cea anglo-saxonă, condamnă aceste metode teroriste și distructive ce dezonorează pe cei care le practică, căci ele dezvălue instincte primitive din era preistorică.

Echipajul!

ZUMZETUL motoarelor trase în plin la cale, cântă în urechea atentă a pilotului, punctând la intervale regulate amplitudini maxime și minime.

Celula metalică vibrează în unison cu motoarele, protestând parcă în contra efortului anormal la care este solicitată și cerând deslipirea de la pământul ce-i este bun sprijin și pat de odihnă, atâta timp cât motoarele însuflețite nu o trezesc la viața nouă.

Acele indicatoare de turaj ale motoarelor s'au repezit și ele însuflețite odată cu punerea motoarelor în plin și s'au fixat pe aceiaș linie la 2.400 ture.

Ochii pilotului mângâie în trecere indicatoarele de temperatură. Automat mâna acționează asupra voleților motorului din stânga, pentru a-i deschide orificiul de trecerea aerului de răcire.

Trei neînsemnate înclinări din cap și reducerea progresivă a motoarelor înseamnă în acelaș timp că totul e normal la bord și că avionul e gata să-și ia sborul, iar un zâmbet deabia înflorit pe buzele pilotului, recepționat instantaneu și amplificat pe fețele întregului personal tehnic, dela ofițerul mecanic până la ultimul servant, constitue singura mulțumire pentru titanica muncă executată între două misiuni și pe timpul nopții, pentru ca avionul „să fie ceas".

Personalul tehnic de aerodrom, obscur și necunoscut, zilnic dă din viața sa viață avioanelor. O parte din eul mecanicului pleacă cu fiecare echipaj în fiecare misiune, iar cealaltă parte rămasă pe aerodrom nu are zâmbet nici astâmpăr până ce toate echipajele nu vin acasă. Mecanicul este singurul care mai așteaptă zile întregi întoarcerea unui echipaj pierdut, chiar după ce pierderea este evidentă pentru toată lumea aerodromului...

Cu gesturi liniștite, pilotul închide capacul carlingei. Privind în spate, întâlnește fața zâmbitoare a telegrafistului mitralior și cu un semn din cap, observatorului de alături îi spune că totul este gata.

Agitând ușor mâna dreaptă în chip de salut, îmbrățișează încă odată, din ochi, chipurile celor rămași jos, în timp ce avionul, cu roata stângă frânată și cu motorul drept tras în plin, se rotește pe loc pentru a pleca spre punctul de decolare.

Fanionul starterului înălțat deasupra capului, indică direcția de decolare.

Ochiul pilotului trece în mod reflex de la fanion la instrumentele indicatoare ale motoarelor, pe care le pune „în plin"!

Colbul depe aerodrom se pornește în fâșii din dreptul elicelor pe sub planuri și se învolburează înnodându-se în spatele ampenajului pentru a se risipi apoi luat de vânt, închizând vederea spre înapoi.

Avionul a pornit sporindu-și viteza. Coada se ridică întâi și apoi roțile se desprind de câteva ori dela pământ în salturi da vrabie, pentru ca în curând avionul să se înalțe semeț, dar liniștit, spre albastrul cerului. Roțile s'au ascuns în planuri și privirile celor de jos se plimbă în voe, mângâind silueta avionului. Este poate o pervertire a ochiului celor ce trăesc pe aerodrom; totuși silueta avioului fără roți, la plecarea într'o dimineață de Iulie, proectată pe un cer curat, înainte de răsăritul soarelui, formează un spectacol plăcut și măreț, care încântă ochiul și liniștește sufletul!

Două sute de metri altitudine. Drum 160°. Viteză 280 Km. pe oră. Avionul sboară deasupra mării. Observatorul își notează datele. Pilotul îș echilibrează comenzile, manevrând flotoarele și într'un control amănunțit citește toate indicatoarele.

O rafală scurtă de mitralieră străbate brutal văzduhul. Telegrafistul și-a încercat mitraliera. Manevra se repetă la fiecare misiune și de fiecare dată pilotul simte o strângere de inimă. Are toată încrederea în mitraliorul din spate și știe bine că dacă ar fi în locul lui n'ar reuși să acționeze mai bine ca el, pentru a apăra spatele avionului; totuși gândindu-se numai că poate fi atacat din spate, fără să poată vedea pe atacator, simte — în mod reflex — dorința de a vira să-l înfrunte ori de câte ori aude rafală în spate.

Rafala mitraliorului a deschis contactul sufletesc al echipajului. Mirosul acriu al prafului de pușcă a gâdilat o secundă nările pilotului și ale observatorului. Își zâmbesc unul altuia și întorcând amândoi odată capetele spre spate, întâlnesc figura zâmbitoare a lui Mitruț, maestru telegrafist și mitralior, zâmbet de dinți albi pe o figură neagră, dar sinceră și calmă.

Mitruț a intrat în Flotilă acum cinci ani; avea la subțioară un pachețel înfășurat în jurnal „un rând de premeneli și ceva de-ale gurii pe fo zi-două, până mă bagă la cazan". Auzise că se primesc voluntari la aviație. Șeful de post, după ce i-a făcut mai întâi câteva „apropos"-uri la „alte păsări" în culoarea sa, care sboară fără să fie în aviație, l-a condus la D-l Ofițer de Serviciu, care s'a întâmplat să fie actualul pilot al avionului. Mitruț și-a spus atunci păsul dintr'o suflare: „Taica mai are acasă șase guri și patru's fete". „Eu am șapte clase și am fost mereu premiant întâi". „Domnu" a vrut să mă dea la liceul Industrial, dar taica m'a dat la meserie la Domnul Nicu din Brăila, de-am lucrat pă tractor 3 ani pă Internațional în patru timpi. Da i-am făcut și lumină ilectrică la moșie, c'am găsit un dinam de continu"...

Și-a vorbit atunci Mitruț zâmbind mereu, arătându-și prietenos albul dinților și al ochilor. Locotenentul l-a ascultat în seara aceia de toamnă întârziată, savurând felul săltăreț și liber în care băețandrul vorbea și bucurându-se până la urmă de modul plăcut în care fusese întreruptă activitatea serviciului său de zi.

La stingere, Mitruț a fost dat în primirea sergentului Mihăilă, care l-a „omenit" culcându-l după „program" în dormitor la „a treia bombă"!

A doua zi, solemnitatea intrării Comandantului în Flotilă a fost oarecum modificată de intervenția lui Mitruț. Sunetele prelungi și imperioase ale trompeților făcuse pe fiecare să încremenească în poziția de drepți cu fața spre pavilionul de Comandament, unde ofițerul de zi dădea raportul Comandantului. Deabia terminat raportul, ofițerul de zi simte o atingere la cotul stâng. Mitruț, cu zâmbetul pe buze, stătea alături și puțin în spate: „Spune-i și de mine să mă primească de voluntar"!

Comandantul zâmbi. Înțelese fără explicații despre ce este vorba. „Pare isteț. Ia-l la D-ta în Escadrilă copil de trupă pentru stagiul de încercare! Îmi raportezi peste 10 zile cum se poartă!"

Și Mitruț s'a purtat bine!

Devenise cel mai „bun furier, cu cel mai frumos scris. Copilul de trupă Mitruț era și cel mai bun dactilograf. A învățat meșteșugul dela domnul major Dunca. A devenit și un bun șofeur. Ba, în scurt timp, Mitruț a devenit cel mai bun radiotelegrafist.

Mai târziu, când i-a venit rândul, soldatul Mitruț a fost cel mai bun „om" la instrucție! Și-a luat galoanele ușor, cum ai bea un pahar cu apă, ajungând „specialist" în radiotelegrafie!

In ajunul războiului, maestrul radiotelegrafist Mitruț intră în echipajul nr. 1 al escadrile a 3-a Bombe.

Observatorul echipajului, i se spune „Mânzu". A intrat în Flotilă în cursul anului, cu o mutră serioasă, ce nu se potrivește deloc cu frăgezimea tinerească a obrazului și cu vioiciunea mișcărilor, dar în schimb se lovește de minune cu felul molatec și leneș de a vorbi, specific moldovenește. Il leagă de Mitruț talentul muzical. Cu o muzicuță cu șase găuri și cu o drâmbă în „Tre mol", ei doi dau cele mai gustate concerte sub planul avionului. Are mâini caracteristice. Mâini de artist cu degete delicate și prelungi. Mâini cari adesea vorbesc când nu se aude gasul în avion.

Șeful echipajului este pilotul. Inalt și adus de spate, cu părul albit la tâmple, cu ochii mici și vicleni și cu o figură certată în permanență cu zâmbetul. Veșnic neastâmpărat. Caracterizat de Mânz: „Măr scorțos! Nu dai doi bani pe el până nu-i scoți coaja". Sub coaja figurei lui aspre se ascunde însă un suflet de copil. Se emoționează în cele mai neașteptate situații. Se înfurie adesea din nimica toată, dar după ce execută în gând pe toată lumea vinovată sau nevinovată, se potolește cu aceiaș ușurință. Este șef nu pentrucă este cel mai bătrân, dar pentrucă odată în aer se desprinde din coajă și este acolo, sus, cu totul un alt om. Stăpânește avionul, se stăpânește pe el, stăpânește echipajul, stăpânește furtuna și vremea rea, stăpânește totul, previne totul și conduce totul cu sângele rece și promptitudinea șefului înăscut. Acolo, în aer, până și zâmbetul se aciuește pe figura lui.

Echipajul No. 1 — Șeful, Mânzul și Mitruț — a fost constituit și a lucrat frumos în timp de pace. Războiul însă i-a legat în așa fel încât acum gândesc toți trei cu un singur creer și simt cu o singură inimă.

Sunt la a 93-a misiune la inamic, pe acelaș avion, pe care l-au primit nou în ajunul războiului și pe care Mânzul a pictat în figuri expresive, victoriile avute.

. . . .

Cu un zumzet regulat dar monoton, motoarele punctează scurgerea timpului.

In față, marea rostogolește valuri mari verzi, a căror nuanță se închide spre

dreapta bătând în negru la orizont. Spre stânga, în apropierea avionului, verdele mării este deschis şi transparent şi se continuă spre orizont cu un verde alburiu, pentruca acolo unde cerul îşi înmoaie dantela rochiei în apă să capete o culoare de purpură. Soarele este încă sub orizont. Pe cer sunt pufuri diafane de nori alburii şi transparenţi.

Prin geamul deschis de pilot pătrunde în cabină o dâră rocoroasă, umplând plămânii cu aerul sănătos al mării imense.

Gândurile pilotului fug departe.

Pe coasta Adriaticei între Triest şi Monfalcone, a văzut odată o vilă micuţă, cum numai artiştii italieni sunt capabili s'o construiască şi s'o plaseze. Un cub alb, agăţat de o stâncă roşie ce continua în spre mare, sub forma unei terase. O scară tăiată în piatră cobora dela terasă la o plaje micuţă ce înconjura un golfuleţ numai decâţva metri. In după amiaza târzie întregul edificiu îşi arunca umbra în oglinda azurie a mării. Eleganţa şi cochetăria erau notele predominante.

Pe coasta Anatoliei văzuse un firicel de apă ce se strecura întortochindu-se printre dealuri colţuroase de piatră şi scăpa în mare pe o plaje la fel de mică în care se odihnea o lotcă pescărească. Pe culmi de lemn erau întinse la soare setci pescăreşti cu plute mari negre. In fundul plajei şi lipită de mal, era o căsuţă de lemn, cu acoperiş roşu de olane, pătat cu verde negricios de muşchiu. Toată faţada casei era îmbrăcată în ederă. Nici un drum de legătură şi nici o altă casă cât puteai vedea cu ochii.

In munţii Buzăului, între Bisoca şi Penteleu, a stat o noapte într'o căsuţă lucrată din butuci rotunzi. Mâncase un cocoş sălbatec prăjit pe piatră încinsă şi a dormit pe cetine verzi.

Trei imagini cu totul disparate îi vin deodată în amintire şi din suprapunerea lor scoate dintr'odată nevoia imperioasă a unei absolute singurătăţi.

S'a aruncat în mijlocul războiului cu tot elanul şi cu tot sufletul tinereţii. A tras un zid între obişnuinţele dinainte şi viaţa pe care o trăia acum. Era primul echipaj ce pornise pentru a deschide drum Escadrilei sale. Nu cunoştea piedici şi nu admitea imposibilul! Execuţia misiunilor îl obliga la un consum de energie excepţional. De aci pleca probabil tendinţa naturală care îl făcea să viseze acea singurătate absolută. Singurătate? Nu! Pe terasa căsuţei dela Monfalcone vedea o femee cu părul negru şi cu silueta sveltă, iar pe plaja dela Zunguldak vedea jucându-se cu scoici un copilaş cu obrajii bucălaţi... Băeţelul lui!...

Un zâmbet înfloreşte pe buzele pilotului când îşi aminteşte de vorbele ce i le-a spus băeţelul lui ultima oară când a fost acasă: „Bine măi! Ce fel de tată eşti tu că pleci mereu de acasă şi ne laşi singuri".

Da! Asta era! Să se termine războiul şi apoi o să-şi ducă soţia şi copilaşul undeva... departe de toată lumea, fără radio şi fără jurnale. Să trăiască numai cu ei şi pentru ei. Şi băeţelul să nu se facă aviator! Dar ce să se facă!?

Degetul observatorului îi alungă gândurile. Intr'o mişcare lentă. Mânzul pune la busolă noul cap şi după aceia arată ceasul de bord. Printr'un viraj strâns de desmorţire, avionul se aşează pe noul drum.

O mie două sute metri altitudine, optzeci grade cap compas, două sute opt zeci kilometri-oră viteză, notează observatorul în jurnalul de bord.

Din faţă dela orizont şi puţin spre stânga, se ridică din mare soarele. O tipsie de aramă incandescentă şi ovală, sprijinită pe linia albă a orizontului şi înconjurată de valuri de purpură. De acum începe chinul ochilor. Lumina din ce în ce mai vie, cu cât soarele se ridică mai sus înţeapă dureros ochiul. Apa apare oglindă; totul în faţă devine şters. Inamicul ca surpriză se poate ivi dintr'un moment în altul. Şi cu cât timpul trece, cu cât soarele se ridică deasupra orizontului, cu atât creşte chinul. Ochii pilotului, întorşi din soare, nu mai pot vedea aproape nici un instrument de bord. Trebue să stea un timp cu ochii închişi pentru ca apoi să citească aproximativ instrumentele şi deasupra tuturor senzaţia neplăcută a necunoscutului absolut către care sboară şi în care îi plutesc gândurile.

Numai cu o voinţă excepţională şi cu un mare consum de energie îşi menţine avionul pe drumul hotărît.

Mânzul are ochii foarte buni. Se agită un moment şi indică drum Sud. Avionul virează leneş. Ochii i se liniştesc şi după un timp se văd şi instrumentele de bord şi valurile verzui ce se sbat în faţă.

Pilotul întoarce faţa spre răsărit şi vede ceiace a făcut pe Mânz să se agite. La orizont ieşind din drumul de lumină al soarelui, câteva dungi de fum negricios. Convoi inamic!

Intr'un cerc larg, pilotul manevrează pentru a avea soarele în spate şi revine apoi înspre formaţia inamică. Convoiul navigă aproape de coastă şi forţează avionul să manevreze deasupra uscatului. Observatorul scrie mesajul: „Convoi drum 120^{0}, viteză 10 noduri. Un distrugător tip Kirov, două tancuri a 6000 tone goale, patru cargouri a 1000 tone încărcate, două vedete rapide în eclerare".

Mesajul cifrat trece la telegrafist. Observatorul fotografiază.

Distrugătorul trage cu toate piesele de toate calibrele şi unele proectile se sparg la 4—500 m. de avion, care saltă pe valurile de aer sub smucitura exploziilor. Pilotul aude spărturile proectilelor ca şi când i s'ar sparge a urechea înfundată cu vată, alune seci.

Din când în când avionul schimbă drumul şi altitudinea, pentru a deruta tirul inamicului şi pentru a se menţine tot timpul în soare.

Mitruţ face semn că a transmis mesajul.

Pilotul zâmbeşte gândindu-se că în acest moment unităţile alarmate îşi iau sborul pentru a „bumbăci" navele inamice.

Zâmbetul îi încremeneşte pe faţă. Mitruţ trage dela spate în rafale scurte. Prin partea dreaptă svâcneşte în sus o torţă

(Continuare în pag. 25)



MINCIUNA BOLŞEVICĂ

de ALEX. BALDOVIN

UN fapt, care interesează politica exterioară şi de războiu a U. R. S. S. este „cazul", luat de Stalin privitor la dizolvarea internaţionalei III-a.

Atât internaţionala I-a cât şi cea de a II-a a însemnat de fapt prelungirea — pe planul politic internaţional — a sindicatului muncitoresc din întreaga lume,

Internaţionala III a apărut odată cu apariţia bolşevismului în Rusia, adică odată cu instalarea la putere a lui Lenin şi a celorlalţi tovarăşi ai săi.

Aşa cum a fost iniţial concepută şi alcătuită, internaţionala III-a a avut până azi un dublu caracter: de instituţie oficială a statului sovietic şi de organizaţie tehnică = politic revoluţionară, pe planul mondial, cu ramificaţii în toate continentele şi ţările, ramificaţii aparent independente dar în realitate total legate şi supuse poruncilor moscovite.

Din cauza acestui dublu caracter şi-a slăbiciunei guvernelor statelor celorlalte, internaţionala III-a a putut dezvolta — nu ocult ci făţiş — o întinsă şi primejdioasă activitate în lumea întreagă şi nu izolată, ci în asociaţie sau cu concursul binevoitor al unor partide politice bănci sau diverse intreprinderi capitaliste internaţionalizate.

Niciodată nu s'a înregistrat în istorie un asemenea fapt — cu adevărat extraordinar — ca un stat, recunoscut sau ne nerecunoscut, să pregătească făţiş, printr'un organ creat şi patronat de el, nu numai o propagandă bazată pe idiologia comunistă ci o revoluţie generalizată în vederea constituirii unor State Unite Sovietice în toate continentele, adică un imperiu mondial comunist.

Niciodată nu s'a conceput şi nu s'a aplicat un asemenea sistem internaţional de organizare revoluţionară de către un Stat împotriva tuturor celorlalte, după cum niciodată nu s'ar fi îngăduit — cum s'a îngăduit în epoca noastră — ca un guvern străin, să aibe — pe lângă agenţii săi diplomatici acreditaţi pe lângă celelalte state — o armată de agenţi în sub ordinea sa, imperativ conduşi de instrucţiunile sale şi cari, ajutaţi de izolate elemente comuniste băştinaşe, să atragă o parte din massele muncitoreşti pentru răsturnarea guvernelor şi desfiinţarea statelor respective.

Nu numai atât! In fiecare an — dela 1919 încoace — s'au ţinut la Moscova congresele internaţionalei III-a, cu delegaţi veniţi din toate ţările şi unde — în şedinţe publice patronate de către guvernul sovietic — s'a pus în discuţie mijloacele cele mai indicate pentru triumful revoluţiei mondiale, pentru răsturnarea ordinei stabilită în lumea civilizată şi pentru prăbuşirea tuturor statelor, pentru ca pe ruinile lor să apară republicile sovietice sub dominaţie moscovită!





Niciodată internaţionala III-a nu şi-a întrerupt activitatea sa şi nici nu a ţinut vreodată seama de raporturile dintre U. R. S. S. şi alte state sau de înţelegerile stabilite între guvernul din Moscova şi alte guverne străine. Aşa de exemplu, după ce Franţa a încheiat pactul cu U. R. S. S., internaţionala III a continuat prin faimosul front

popular patronat de ea — opera de măcinare a forţelor spirituale şi materiale franceze atât în metropolă cât şi în imperiul ei colonial. Oridecâteori s'a atras atenţiunea guvernului din Moscova asupra amestecului său — prin internaţionala III-a — în afacerile interne ale altor state, el a răspuns — cu cinismul individului pentru care minciuna este singura sa calitate — că „n'are nici o legătură cu acea organizaţie"...

Insuşi domnul Eden, ministrul de externe al Angliei, a declarat în 1937 în camera comunelor că explicaţiile pe cari le-a dat guvernul sovietic — în legătură cu amestecul agenţilor internaţionalei a III-a în afacerile interne ale Marei Britanii s'a rezumat în a face cunoscut absenţa lui în activitatea internaţionalei a III-a, „care este independentă" şi activează „pe cont pro priu"... Aceste declaraţiuni — a adăugat domnul Eden — nu pot fi acceptate de guvernul britanic.

Aceleaşi constatări le-au făcut toate guvernele din Washington dela 1918-1923 cu privire la scopurile revoluţionare ale internaţionalei III-a şi-a legăturilor acesteia cu guvernul sovietic. Aceasta nu a împiedicat însă pe Dl. Roosevelt — preşedintele Statelor Unite — să recunoască în 1933 guvernul sovietic şi în 1942 să acorde Rusiei titlul de „asociată" la distrugerea omenirei şi a vieţii civilizate şi creştine!

Până la ajungerea acestui scop, Rusia şi-a intensificat — tocmai la adăpostul acestei „asociaţii" — propaganda comunistă revoluţionară în Statele-Unite, limitându-se — pentru un moment — la numeroase greve şi acţiuni de sabotaj şi la o largă participare a elementelor muncitoreşti la manifestările publice regisate de agenţii guvernului sovietic.

Dacă Stalin — pentru a ajunge şi mai bine la scopurile sale, a aruncat „praful în ochii" întregei omeniri anunţând disolvarea internaţionalei III-a, aceasta nu înseamnă că a renunţat o clipă măcar la scopul esenţial al politicei sale: *messianismul revoluţionar şi instalarea sovietelor pretutindeni.*

Internaţionala III poate să dispară nominal şi formal însă scopul principal al politicei Sovietelor rămâne acelaş, şi orice „lovitură" de acest gen, este şi rămâne cusută cu „aţă albă"!

Deaceea toate puterile axei — între care şi România — legate prin pactul anticomunist, vor continua lupta cu aceaş hotărâre neclintită şi prin toate forţele lor materiale şi spirituale, împotriva pericolului dela răsărit.

Căci numai sdrobirea comunismului, prin prăbuşirea U. R. S. S., ele vor putea asigura existenţa şi desvoltarea naţiunilor în noua ordine a Europei de mâine, pe temeiul principiilor ce sunt temelia lumei civilizate şi a dreptului internaţional public.



UN BILANŢ TRAGIC
AL REGIMULUI BOLŞEVIC

SPANIA

12 episcopi, 17.500 preoţi şi călugăriţe asasinaţi în timpul revoluţiei din 1936.

LETONIA

1355 persoane împuşcate, 32895 persoane dispărute, arestate sau deportate în timpul unui an.

ESTONIA

1178 persoane asasinate, 60.911 persoane deportate. 6000 copii rămaşi orfani, 1308 condamnări (1940), 5063 condamnări (1941), 1478 încarceraţi în Iunie 1941, 1103 arestaţi.

LITUANIA

1100 preoţi asasinaţi, 15.000 lituanieni morţi în urma torturilor, 5000 persoane asasinate în câteva zile (dela 22 la 27 Iunie 1941). 50.000 deportaţi în timpul dela 14 la 21 Iunie 1941).

RUSIA

1.761.065 execuţiuni efectuate de Ceca (dela 1917 la 1923), 25 episcopi, 1215 preoţi, 6575 profesori sau membri ai învăţământului, 8800 medici, 54,850 ofiţeri, 260.000 soldaţi, 10.500 agenţi de poliţie, 48.000 jandarmi, 19.850 funcţionari, 344.250 intelectuali, 815.000 ţărani, 192.000 lucrători, 10.000.000 victime moarte de foame în cursul anilor 1922 — 1923 (din cari 1.000,000 în Ucraina), 500.000 germani dela Volga deportaţi în Siberia.

POLONIA

1.800.000 persoane deportate în Siberia din cari 1.400.000 sunt dispărute.

12.000 ofiţeri împuşcaţi în pădurea dela Katyn.



Inceperea SBORURILOR



D-l Ministru General Jienescu vizitând internatul Şcoalei de Pilotaj A. R. P. A.

Chi vola, vale! Chi vale e non vola e un vile!
Cine sboară e o valoare! Cine e o valoare şi nu sboară este un laş!
„Mussolini"

IN cursul lunei Maiu, aproape toate şcolile de pilotaj au „înălţat pavilionul" semnul tradiţional al începerii oricărui sbor.

După perioada de iarnă — în care timp au funcţionat cursurile teoretice — fiecare şcoală şi-a scos „puii" la sbor pentru a le da aripi călăuzindu-le primele începuturi pentru meseria cea mai grea, dar şi cea mai sublimă, aceia a sborului!

Inconjuraţi de privirea părintească a conducătorilor respectivi, a instructorilor — care reprezintă pentru ei în aceste clipe: *totul* — şi a asistenţei locale, „puii" au fost trecuţi în revistă de mai marii aviaţiei noastre.



Asistenţa la deschiderea cursurilor şcoalei A. R. P. A

în frunte cu d. general aviator Jienescu subsecretarul de Stat al aerului.

După creştineasca slujbă religioasă şi după sfinţirea păsărilor cari vor purta pe aripile lor pe viitori sburători ai României, primile „ture" de sbor au început şi odată cu ele: primele emoţii pentru elevi, începutul unei activităţi plină de răspunderi, pentru instructori!

*

Mă întorc cu gândul la primul meu sbor de şcoală, întrucât pe celalt care a avut darul să mă „lipească" pentru totdeauna de aviaţie, l-am efectuat pe front, la Gârboveanu, în 1017, pe avionul Farman metalic, pilotat de Sublocotenentul aviator Mincu, astăzi general!

Martie 1919. Comandantul şcoalei dela Tecuci — al grupului IV instrucţie cum i se spunea pe atunci — Maiorul Popovici Andrei, bădia Andrei cum îl numeam noi „puii"! Şeful de pilotaj: Lt. Mincu; ajutorul de comaudant: Locot. Alecu Cantacuzino — Paşcanu; comandantul companiei: Lt. Secărescu Aurel, Instructorii, minunaţii instructori de atunci, erau plutonierii: Dumitru Teodorescu, Gogu Ştefănescu, şi Naidinescu (Năică).

Incepeam sborurile pe Farman 40, după ce înprealabil învăţasem linia dreaptă pe Pinguinul-Bleriot care niciodată nu se ridica dela pământ dar întotdeauna se „proptea"cu botul în pământ!

Suitul în „nacela" avionului Farman 40, era o problemă! Spânzurată în faţa şi în botul avionului la vre-o 2 metrii înălţime — motorul era plasat înapoia aripilor — trebuia să te strecori cu măestrie printre perdeaua de sârme până să ajungi acolo, sus, la manşe, care avea forma unei foarfeci!



Elevii unei şcoalei civile de pilotaj



Şcoala de pilotaj A. R. P. A. dela stânga la dreapta ca d-nii Spiridon Vârnav directorul general al Aviaţiei A. R. P. A. Cpt. C-dor Botez, comandantul T. A. R.; Comandor Marcu, directorul Aviaţiei civile; General Jeniescu, Ministru Subsecretar de Stat al Aerului: comandantul garnizoanei locale; prefectul judeţului.



Şcoala de pilotaj C. F. R. Ministrul Aerului stând de vorbă cu tinerii sburători — elevi.

Primul tur! Mitică Teodorescu, bun ca om şi minunat instructor — făcuse toată campania pe front — m'a privit cu încredere, mi-a arătat cum să mă leg pentru a nu fi svârlit din avion, a aşteptat să vadă zâmbetul familiar al elevului satisfăcut, pentru ca în clipa următoare să-mi spună: „dă-i drumul!"

Crispat, cu ochii holbaţi înainte — aveam „ambiţia" să nu port ochelari — cu mâinile întinse şi strânse pe ochiurile foarfecei-manşe, „i-am dat drumul!"



D-l General Jienescu trecând în revistă elevii şcoalei de sbor fără motor P. T. T., la inaugurarea cursurilor. Este însoţit de d. Colonel Teodorescu directorul general P. T. T.

Desigur, a pilotat Mitică! Eu am crezut atunci că eu am pornit motorul, eu am decolat şi virat, eu l-am „aşternut" pe iarba aerodromului!

Aşa cred toţi elevii la început, până în ziua când încep dojenele instructorului... Deabia atunci începi „să te luminezi" că nu ai reprezentat altceva, în aceste prime sboruri, decât un sac de pietre şi că ai ţinut doar locul lui... Nea Ghiţă*!



Şcoala de pilotaj C. F. R. Viitorii sburători ai României.

Imprejurările* m'au impiedicat să particip la solemnitatea deschiderii tuturor şcolilor civile de pilotaj. M'am dus însă la A. R. P. A. de care mă leagă atâtea amintiri minunate şi în cadrul căreia am efectuat numeroase sboruri din întreaga ţară.

Scriind despre A. R. P. A., nu se poate să nu îţi vină în memorie, figura tânără, veselă, sinceră şi leală a lui Mişu Pantazi — primul director al şcoalei de pilotaj — căzut la datorie în timp ce încerca un avion de bombardament în Polonia! Ani de zile a fost sufletul acestei şcoli şi a muncit alături de prietenii lui — Rădulescu Scarlat, Cernescu, Ionescu Emanoil — pentru o idee şi pentru realizarea ei: pilotajul civil!

Solemnitatea deschiderii sborurilor s'a efectuat — ca de altfel la toate



Şcoala A. R. P. A.: Sbor în formaţie executat de instructorii şcoalei

celelalte şcoli — în prezenţa domnului G-ral Jienescu subsecretar de Stat al Aerului, G-ral Ionescu Emanoil Comandantul şcolilor şi centrelor de aviaţie, Comandor V. Marcu, directorul aviaţiei civile, Danabase ad-tor delegat al A. R. P. A., Vârnav, inimosul director general al A. R. P. A., comandor de rezervă Cernescu — fost director al aviaţiei civile — domnul Prefect al jud. Teleorman, etc., etc.

După slujba religioasă şi după cuvântările ocazionale ale domnului subsecretar de Stat al aerului şi d. Vârnav,-au început sborurile, deschiderea lor fiind marcată de o serie de acrobaţii efectuate de însuşi domnul ministru al aerului pe un avion de şcoală al Asociaţiei A. R. P. A. — Sborul a impresionat profund asistenţa, în special pe tinerii elevi cari au văzut



Un sbor cu planorul de şcoală, la deschiderea cursurilor şcoalei P. T. T.

în gestul şefului superior al aviaţiei un îndemn şi o speranţă pentru viitor.

A urmat apoi sborul instructorilor, aruncarea cu paraşuta — în cădere liberă — a curajosului instructor Popa şi sborurile de agrement ale asistenţei pe un avion Junkers trimotor.

Solemnitatea s'a încheiat cu o



Arpa: Instructorii şi elevii în timpul slujbei religioase

magistrală demonstraţie de înaltă acrobaţie, efectuată de strălucitul sburător care este Max Manolescu.

*

Şcolile civile de pilotaj au început sborurile! Revista „Aripi Româneşti" le urează spor la muncă — pentru nădejdea pe care ţara o aşteaptă de la ele — iar tinerilor piloţi le spune: *noroc la sbor!*

D.



Şcoala A. R. P. A.: Instructorul paraşutist Popa care a înregistrat — în cadrul acestei solemnităţi — cea de a 200-a a sa lansare liberă cu paraşuta.

*) Aşa era numit sacul de pământ sau pietre ce se aşeza pe locul observatorului, în avionul Farman 40, atunci când în nacelă se afla numai pilotul. Era greutatea absolut necesară echilibrării avionului.


Inainte de decolare (S.M.P.)


Instalarea în carlingă (Luce)

Un atac la sol!

SI iată-ne iară-şi în văzduh...

Soarele, abia răsărit îl avem în faţă. Binefăcător întotdeauna, astăzi va lua parte la lupta noastră — va fi aliatul nostru — camaradul cel mai bun, cel mai puternic.

... faţa fiecăruia din noi se schiţ... un zâmbet de înţelegere — de încredere — ştiin că mergem spre izbândă.

Cu puţin timp înainte se primise misiunea, misiune excepţională, atât prin însemnătatea ei şi valoarea ce i-o acordă Comandamentul cât şi mai ales prin mijloacele ce sunt alese a o executa: păsărelele noastre cu sborul lor — mai încet ca al rândunicii — dar mai aprig, mai vijelios atunci când cei ce-le conduc prin avântul şi îndârjirea lor, devin vulturi; vulturi cu aripi de oţel şi suflet de eroi.

Vulturi mândri ai României.

Ordinele se dau scurt, precise; fiecare ştie bine ce are de făcut. In câteva clipe totul este gata.

Uşor, unul câte unul se desprind depe terenul umed de roua dimineţii, şi-şi iau locul în formaţie.

Toţi sunt acum aproape de mine, îi văd, îi simt, îi înţeleg.

Timpul este calm şi sborul lin.

Din când în când un ropot se desluşeşte din sbârnâitul motoarelor: se verifică mitralierele prin rafale scurte.

Noroc că aerodromul e departe şi „Bonzzo" nu se mai aude. S'ar speria iarăşi bietul căţel. Nu ştiu dece, dar are o mare aversiune contra armelor de foc. Probabil fiind el însuşi un mare războinic îi e necaz că tocmai pe acestea ce sunt acum la modă nu le poate mânui.

Controlul aparatelor şi o ultimă aruncătură de ochi asupra bombelor ce stau aliniate sub aripi, asigură pe pilot că totul e în regulă.

Şi sborul se continuă mereu cu soarele în faţă, soare blând acum în dimineaţă, cu razele timide ce se răsfrâng asupra noastră scăldându-ne într'o lumină dulce.

Cine ar putea spune ce se petrece în sufltele fiecăruia? Câte gânduri— amintiri?

Evocări dragi — icoane scumpe.

Le porţi cu tine, închise cu grije în inima ta — talisman nepreţuit de fiece clipă: ele sunt viaţa ta.

Sburăm, sburăm — ce bine e să sbori! Cât farmec! Cât sublim!

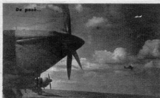
Dar ne apropiem de front.

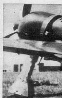
Misiunea noastră e să atacăm cu bomba, grenada şi mitraliera o baterie inamică de artilerie A. A.

Duşmanul este puternic — vom încerca o şiretenie pentru a-l surprinde: ocolindu-l îi cădem din spate fiind protejaţi de soare.

Atenţi, cu ochii îmbrăţişând văzduhul, scrutăm zările. Poate vre-un vânător inamic să apară şi duelul mult căutat şi dorit să înceapă.


Vânători !...


De pază...



Suntem aproape de țintă. A descoperi însă obiective de natura unor baterii, nu este chiar așa ușor.

Un văl subțire de pâclă'n dimineață îngreuie și mai mult vizibilitatea.

Nu trec însă decât câteva clipe și însuși dușmanul ne vine în ajutor: sesizați probabil de sgomotul motoarelor noastre. Rușii se trezesc și deodată din calmul și nemișcarea ce domnește pe pământ, apar sub noi în margine de sat, pe o mică colină — pâlpâiri de scântei, la început rare, dar din ce în ce mai dese, mai rapide: tunuri ce dau sclipiri de foc la gura țevii și cari sus în jurul nostru se împrăștie în adiere de vând—frumoase—când le vezi numai aproape, ucigătoare când cumva te-au prins în ele, că nu sunt altceva decât exploziile bombelor ce te caută mereu. In adevăr, numai în câteva clipe, tot cerul nu-i decât o perdea de fum. Ici, colo, pretutindeni, neîntrerupt, bucle noi apar când albe — mugurași de nori — când negre și urâte.

Nimeni nu a fost atins. Toți încordați războinic cu privirea ațintită spre obiectivul astfel descoperit și cu coada ochiului la șef, așteaptă nerăbdători semnalul lui.

O legănare rapidă de aripi și lupta începe.

Unul câte unul, bravii noștri întraripați se ridică o clipă, în spre soare, cu el și apărat de dânsul, apoi lăsându-se pe o aripă, încep să coboare drept ca o săgeată svârlită din cer.

Pământul se apropie, se apropie mereu.

Se distinge acum bine fiece detaliu. Amplasamentele tunurilor, apar rotunde și adâncite, oameni furnicar în jurul lor.

O rafală de gloanțe luminoase dovedește că vizarea este bună și prima lansare se produce.

Câte două, bombele se desprind din aripi și doar pentru o clipă, apoi dispar. Totuși picajul continuă vijelios, alte rafale de gloanțe pleacă, săgeți roșii înfipte drept în țintă.

De jur împrejurul nostru perdeaua de fum se îndesește, bucle noi nenumărate apar, urmare clipirilor de foc asupra cărora ne abatem cumplit.


Navigând printre nori spre inamic

Urmează redresarea — urcușul repede șerpuit, pentru ca din nou să venim, să reluăm atacul cu mai multă îndrăzneală, cu mai multă îndârjire, cu mai multă precizie.

Dar nici ei nu se lasă, focul lor se menține tot atât de viu, de puternic.

— Cum oare păsărelele noastre se strecoară neatinse?

— Cine oare în sborul lor nebun, le apără?

— Care este minunea ce însuflețește pe aprigii și bravii noștri sburători?

„Credința zugrăvește icoanele 'n biserici..."

Și lupta continuă, continuă mereu, până ce loviturile dușmane încep a se rări. Iar vulturii neînfricoșați coboară acum tot mai jos, tot mai semeț. In vâltoarea luptei, ei nu mai țin socoteală de nimic, unul după altul până la 100 metri, până la 50 metri.

Iată-i acum în rasul pământului, la firul ierbii și fiecare atac, fiecare picaj aduce prăpădul, dezordinea și moartea în rândurile dușmane.

Abia se mai văd clipiri. Ici colo mai apare câte o buclă. Nu mai reacționează, nu mai pot reacționa, nu mai are cine răspunde; fug și acei ce au mai rămas, lăsând în urma lor doar fumul, ruina și moartea.

Și lupta încetează.

Pe aceste meleaguri, măcar pentru un timp, pacea ia ființă.

Un nou semnal și fiecare își rei locul în formație. Sunt toți — vulturii semeți.

Furtuna a trecut. Soarele mai ridicat de o palmă, ne scaldă acum în raze vii, mai vesele, bucuros parcă și el de fapta noastră.

Am luat drumul înapoi.

Privim adesea în urmă unde pe alocuri fâșii subțiri de fum se împrăștie 'n văzduh.

Vulturii se apropie; aripă lângă aripă se pot privi ușor.

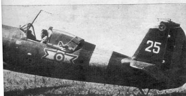
Bucuria victoriei a rămas brazdă pe fețele lor.

Fapta lor a fost eroică, dar nu și-au făcut decât datoria către Țară.

Sfânta datorie!

Privesc cu drag la ei, și cât ași vrea să mă audă cum le strig din suflet toată bucuria și mulțumirea mea!

Cpt. av. VIZATY DAN



In alarmă!
(S.M.P.)



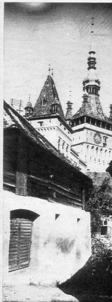
ȚARA NOASTRĂ


Lacul Znagov.


Port românesc din Dolj.

Castelul Bran.


Deva: vedere din oraș spre cetate.


Sighișoara: turnul cetății.

Țărani din Maramureș.



17

373

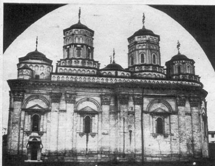

Copii din Jud. Sibiu


Casa lui Avram Iancu din Vidra.


Oraş românesc din Ardeal.


ţesut: ţărancă din Lupeni-Hunedoara.

Biserica Golia din Iaşi.



Atenţiune: Subma

ERA cald. Soarele îşi trimetea cu dărnicie razele fierbinţi, încălzind atmosfera şi sufletele celora ce au avut de suferit depe urma vântului şi gerului unei ierni petrecute în nemărginita stepă rusească.

Acum toată lumea umbla descheiată la haine, cu ochelari negri — care aveau — sau cu chipiurile pe ochi. Ghil, câinele lup, mascota Escadrilei, tolănit sub un butoi de benzină, gâfâia cu limba scoasă de un cot afară. După dimensiunea limbei se putea deduce gradul de căldură ce era. Un fel de termometru viu de care făceau haz sburătorii noştri. Avioanele împrăştiate pe teren aveau aspectul unor ogari ce stau gata să pornească la prima asmuţire.

In ultimul timp activitatea aeriană era intensă de ambele părţi, datorită condiţiunilor atmosferice prielnice. Se aştepta un nou ordin de misiune. Telefonul Bir. de Operaţii sună sec. — Un convoi amic se află în careul X—Y—Z cu direcţia B.

— La ora 11,30 va decola primul avion pentru a i se face protecţia antisubmarină.

Echipajul: Cpt. Turlea Ilie, Adj. Stag. Scripcaru Vasile şi Serg. Maj. Tiron.

O ultimă verificare asupra celor ce aveau de făcut şi oamenii echipajului se îndreaptă spre avionul cu motorul deja pornit.

Aproape de capul T. K. în zare se ridică un fum subţire, apoi apărură mici puncte negre ceia ce însemna tot atâtea vase.

Cu binoclul la ochi, observatorul evalua calitatea convoiului.

— E gras — murmură el, punând mâna pe butonul aparatului de radio, pentru a comunica datele la staţia de legătură T. F. F.

Avionul s'a apropiat de convoi. Din ambele părţi porniră rachetele de recunoaştere. Bătea un vânt uşor, spulberând crestele valurilor ce-şi tălăzuiau apele spre ţărm. Vedetele rapide roiau în jurul convoiului, iuţi ca nişte viespi, lăsând în urmă dâre lungi de spumă.

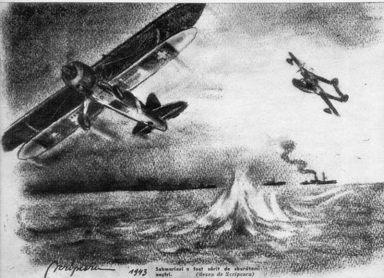
Atenţia era dublată. In ultimul timp avioane şi submarine sovietice au atacat în repetate rânduri convoaiele noastre, deci o surpriză neplăcută ivită în orice moment nu era exclusă.

Trecuse o oră şi jumătate. Cifrele mesajiilor arătau continuu — nimic de semnalat. Cald şi plictisitor. Arătătoarele ceasului se lipiseră parcă de cadran. Pilotul căscă odată de-i pârâi fălcile, apoi se uită în urmă să vadă dacă a fost observat. Din când în când scotea mâna pe ferăstruica laterală, iar curenţii reci de aer intraţi pe mâneca combinezonului îl răcorea şi-i ţinea atenţia întreagă.

O mişcare neobişnuită la suprafaţa apei, la oarecare distanţă în apropierea convoiului îl făcu să întindă gâtul, concentrându-şi privirile într'acolo.

— Trageţi rachetele de alarmă — răcni el şi în momentul următor avionul alunecă picat pe-o aripă spre ţintă.

Porţiunea unde apa era agitată intră în grilă şi instantaneu gloanţele mitralierei îi mătură toată suprafaţa în rafale scurte.



Submarinul a fost zărit de sburătorii noştri. (desen de Scripcaru)

rin bolșevic!

Lovitură în plin, de Petruș Burianu, cl. VI-a lic. Spiru Haret, București.

Două dungi albe și drepte porniră spre convoi. Rachetele de alarmă trase imediat de observator, semnalau convoiului pericolul, care se dispersă imediat ca sub bagheta unui vrăjitor, luând fiecare vas direcție diferită.

Avionul trecu la rasul apei deasupra țintei. Submarinul se vedea foarte bine. A fost surprins și a tras torpilele la întâmplare, iar acum lucra din răsputeri cu toate pompele, zvârlind clăbuci mari de aer ce frământau apa din jurul lui, grăbind scufundarea. In viraj scurt, avionul fu pus iarăși pe direcția țintei. — Ține-l așa — comandă observatorul îndoit pe vizor și mâna dreaptă pe declanșatorul de bombe. Bombele porniră încadrând periscopul. Exploziile urmară imediat, svârlind apa în sus.

— Bine — țipă observatorul, ca o felicitare, întinzându-se peste blindaj spre urechea pilotului. Avionul luă o nouă înălțime, pregătindu-se de al doilea atac.

Submarinul nu a isbutit să dispară complect.

O altă serie de bombe lansate cu aceiași precizie, complectă atacul, avionul terminându-și încărcătura.

Un hidroavion trimotor german, alarmat din larg, sosi și el deasupra locului marcat de bombele lansate de avionul românesc, atacă în continuare cu toate bombele și granatele de care dispunea.

Explozii puternice umplu atmosfera de freamăt.

Trombe de apă se ridică în slăvi.

Vedetele rapide sosite urgent împânziră locul unde a fost semnalat submarinul, continuând vânătoarea.

Grenatele antisubmarine erau lansate la intervale și pe porțiuni definite, conform tacticei adoptată în acest scop.

Atenția echipajului românesc era acum concentrată mai mult în spațiul aerian, pentru a putea preîntâmpina și alarma un eventual atac de sus.

Se putea ușor ca, în timp ce toată lumea era ocupată cu vânătoarea submarinului, aviația sovietică să atace prin surprindere.

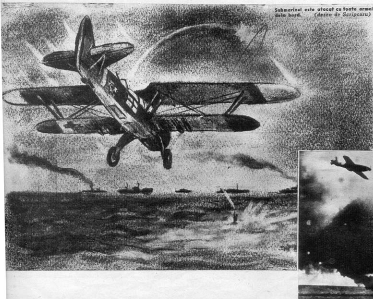
Detunăturile se succedau la interval scurte, ecoul lor auzindu-se până la tere nul de bază, unde îngrijorarea celor ră mași acolo creștea pe măsură ce avion întârzia să vină.

Prevederile echipajului românesc nu a fost înșelate, căci în timp ce submarinu atacase convoiul, trei bombardiere ra pide sovietice își făcuseră apariția în zon dar au fost oprite și întoarse din drum d tirul artileriei antiaeriene depe capul E.

După cum se vede, s'a încercat o con lucrare între submarin și avioanele sovie tice, conlucrare al cărei efect a fost spulberat de vigilența și reacția promptă a armelor aliate, în care echipajul românes a jucat un rol de importanță primordial și decisivă.

Seara, pe graficul de activitate al Escadrilei, misiunea a fost trecută cu roșu, iar la observațiuni: — Descoperit și atacat cu succes un submarin inamic în careul X—Y—Z.

Adj. stg. av. rez. SCRIPCARU VASILE



Submarinul este atacat cu toate armele dela bord. *(desen de Scripcaru)*


Tancul este „orbit" cu ceață artificială

ALIAȚII


Sburătorii Japoniei primind ordine.

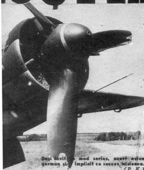

Tun antiaerian german.
(S. M. P. — P. K.)



IOŞTRI



Luptă aeriană germano-engleză. — *(P. K.)*

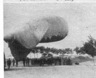


Deşi lovit în mod serios, acest avion german şi-a împlinit cu succes misiunea. *(P. K.)*



Hidroavion german de pază pe coasta Mării Negre. *(S. M. P. — P. K.)*

Aerostier românesc înainte d- a fi înălţat pentru observaţiuni aeriene. *(S. M. P. — P. K.)*





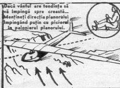
Inaintând în inima Rusiei. *(P. K.)*

Pentru tineret

Atacatorul duşman doborâţi de Romeo Voinescu liceul Brăila.







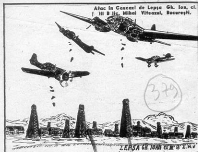












Atac în Caucaz! de Lepşa Gh. Ion, cl. III B lic. Mihai Viteazul, Bucureşti.



Atacând un aerodrom departe în Est de Petruş Burianu cl. VII-a lic. „Spiru Haret", Bucureşti.



Aerogară duşmană sub bombele noastre... de Răşinaru Vasile, cl VIII-a lic. „Traian", T. Severin.



Bombardier în acţiune.









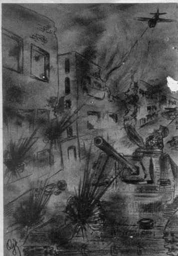






Pentru piloţii confirmaţi: în vederea unui teren scurt, acţionaţi prin mişcări alternative şi rapide pe manşă şi pe palonier, dându-le toată amplitudinea, apoi aterizaţi pe o aripă...

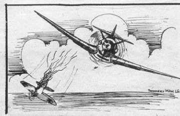














Sub ploaia de bombe, de Grigorescu Emanoil, student an. I. Fizicochimice.

Repaos... de Vlădescu N. lic. Militar N. Filipescu, Predeal.

La mitralieră, de Şuteu Iulius, absolvent 4 cl. primare.

Inainte de decolare de Nicu M. Petre, cl. V-a Colegiul Naţional Sf. Sava.

Luptă aero-navală, de Ionescu D-tru, practicant „Dacia-Traiană", Bucureşti

Doborât... de Teodorescu Mihail, cl. IV lic. Gh. Şincai, — Bucureşti.



BALADĂ

Galbenă lumină de apus
Poleieşte stepa 'n aur mat,
Din spre zare-o pasăre, de sus,
Aripile lin şi-a legănat.

Peste-aerodromul prăfuit
Işi roteşte 'n cercuri sborul rar,
In zadar o cheamă 'n semn trudit
Mâneca de vânt de pe hangar:

Ca o frunză legănată'n vânt
Tremură 'n apusul adormit,
Glonţ duşman în inimă i-a frânt
Ultima bătaie din zenit.

Şi-a culcat în brazdă de mohor
Trup de pânză prins de trup de om
Cu mirajul ultimului sbor
Făurit în vis de-aerodrom.
. . . .

Trec pe cer triunghiuri vii, în şir,
Peste mica urmă ce s'a stâns...
Intr'un cort poveştile se 'nşir
Şi departe-o fată,
poate-a plâns.

CONST. ARGEŞANU

LOGODIRE

Intre focuri oţelele
Vântură vâlcelele
Doamne'n grijă, an de an,
Ţine satul ardelean!

Drum păsărilor de fier,
Someşul şi Crişurile-l cer
Cine trăeşte anume,
Are gânduri, are nume.

Eroii au cruci de fier,
Tristeţile au stele 'n cer,
Sburătorii sbor peste 'ntâmplări,
Zarea-i zare'ntre cărări.

Să trecem zarea cu înaltul.
Care vrea să fie altul?
Sburătorul s'a logodit
Cu soarele într'un mit.

ION TH. ILEA

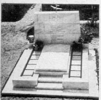
Informațiuni



† Lt. av. Nicolae Dobrescu.



Detaliul din Monumentul funerar al sburătorului.



Pe o placă dintr'un obuz rusesc camarazii au scris: „Celui mai bun dintre noi, Echipajul".

Toate persoanele și instituțiunile de stat sau particulare care doresc să se aboneze la revista „Aripi Românești", sunt rugate a achita costul abonamentului odată cu înscrierea pe listele de abonați.

Revista nu se mai servește decât abonaților cu plata abonamentului la zi.

Rugăm pe această cale ca toate persoanele și instituțiile de stat sau particulare care au a ne achita restanțe de abonament pe anul trecut și anul în curs, să ne expedieze sumele fie la adresa revistei, prin mandat poștal, fie prin cont c e c Nr. 1334.

✱

In ziua de 16.V.943 a avut loc la cimitirul Sf. Vineri parastasul de un an și — în acelaș timp — sfințirea cavoului monument, al sburătorului Locotenent Dobrescu Nicolae-Bibi.

Luptător aerian în prima parte a războiului nostru sfânt în cadrul unei eroice unități de bombardament, Locot. N. Dobrescu a fost decorat cu Virtutea Aeronautică cu barete, pentru bravura sa dovedită pe câmpul de onoare.

Excelent camarad, minunat element de aviație și un sburător cu fine calități de pilot, Locot. av. Dobrescu cade la datorie — în noaptea de 9 Apr. 942 — pe când efectua în condițiuni speciale, sboruri pentru descoperirea unei unități antiaeriene.

Camarazii, foștii lui șefi și toți acei cari l-au cunoscut și apreciat nu-l pot uita, după cum nu pot fi niciodată uitați toți aceia cari și-au jertfit viața — în acest războiu de mântuire — pentru Patrie, Neam și Rege!

✱

Federația Aeronautică Internațională (F.A.I.) a omologat recordul de durată cu întoarcere la punctul de plecare, stabilit cu un planor Weihe D — 17 — 456, la Spitzerberg, între 19 și 21 Decembrie 1942, 45 ore, 23 minute și 41 secunde, de pilotul german Erich Vergens.

✱

Din cauza scumpirii hârtiei, a mâinii de lucru și a regiei cu o cotă care se apropie de 100 %, am fost siliți să ridicăm prețul revistei noastre dela 15 la 20 lei exemplarul, abonamentul anual pentru public ridicându-se dela 360 la 480 lei. Chiar și cu această majorare de preț, revista „Aripi Românești" continuă să fie totuși *cea mai ieftină* publicație ilustrată românească și să se tipărească în condițiuni redacționale și grafice care întrec cu mult toate revistele ilustrate în gen, române și străine.

Cititorii noștri vor aprecia împrejurările care ne-au determinat la această hotărîre și suntem siguri că ne vor cerceta paginile cu aceiași încredere și atenție ca și până acum.

Majorarea abonamentelor așa cum se arată mai sus, începe dela 1 Iunie 1943.

ECHIPAJUL!

(Urmare din pag. 9)

Un avion inamic în flăcări. Mitruț l-a văzut și ochit bine.

Parbrizul cupolei în față se punctează în câteva locuri și Mânzul svâcnește scurt plecându-și apoi liniștit capul spre stânga.

Șeful ridică cu mâna dreaptă capul Mânzului și îl sprijină de spătarul scaunului. Mitraliera lui Mitruț a tăcut.

O apăsare pe comenzi și avionul se întoarce virând la verticală.

Un vânător inamic, surprins de manevra pilotului, încearcă să degajeze la stânga.

El trage motoarele în plin și cabrează cu ochiul pe colimator. Reticulul s'a plasat pe drumul inamicului. Degetul sburătorului apasă pe declanșatorul mitralierelor fixe.

Dungi alburii aleargă prin aer și își termină cursa în pântecul de buldog al inamicului.

O a doua torță pleacă în jerbă de artificii pentru a închide în mare viață și materie, atât de armonios combinate numai cu câteva secunde mai înainte.

Cu o măestrie rară, șeful se chinue și reușește abia la rasul apei, să scoată avionul din angajare.

Intoarce capul spre mitralior. Mitruț zâmbește cu toată figura. Dinții albi și albul ochiului sticlesc în soare. Stă cu pieptul prins în mânerul mitralierei, iar ochelarii îi șed pe gât sub bărbie.

E rănit? Nu. Zâmbetul de încurajare al Șefului n'a mai avut obișnuitul ecou în zâmbetul împietrit al lui Mitruț.

O lacrimă țâșni odată cu înțelegerea evenimentului din ochiul Șefului care încă mai zâmbea. Mitruț se sfârșise. Flăcăul, care o viață întreagă zâmbise, zâmbea și acum morții pe care o primise, fără ca să-și dea seama, nepăsător și vesel, așa cum primea în viață toate necazurile și toate bucuriile.

A murit Mitruț?! Și Șeful se întoarse încă odată să-l vadă. Da! Mitruț murise.

Alături Mânzul ședea în aceiaș poziție, cu capul rezemat pe spătarul scaunului cu figura serioasă și cu ochii larg deschiși, așa cum ședea întotdeauna atent când i se propunea ceva.

In mâna stângă, îndoită din cot, strângea ghemotoc în poală jurnalul de bord, iar în mâna dreaptă, creionul. Părea atent, gata să ia note asupra misiunii ce executa.

Și Mânzul era mort!

Șeful întinde mâna și-i mângâie obrazul. La atingere, capul se înclină puțin spre dreapta și rămâne sprijinit de cupolă. Amândoi erau morți și amândoi aveau ochii ațintiți asupra lui! Avionul în goană nebună, cu motoarele în plin, așa cum rămăsese după angajare, înghițea kilometrii în drum spre Bază. Secunde, minute, veșnicii...

Șeful se reculege; reduce motoarele și citește instrumentele de bord. Motorul din dreapta pierde ulei. Automat, pilotul deschide complect voleții de răcire și reduce puțin turajul motorului. Reglează comenzile din fletnere. Motorul din stânga trepidează.

Până la coasta inamică se poate ajunge ușor, dar până la Bază mai sunt 200 de mile. Nu prea are însă sorți să aducă avionul la Bază. Ar vrea să fie furios, însă nu poate. O stare de epuizare fizică pare că îl sufocă.

Din subconștient răsbate la suprafață strigătul de joacă al copilașului: „Tati, fii drăguț și încarcă tunul"!

Cu ochii înourați, mânat din spate de privirile stinse ale foștilor coechipieri și chemat la viață de strigătul băețelului, Șeful își conducea cu nădejde avionul spre Bază, cu gândul la căsuța aceia micuță de pe plajă, unde o femeie cu părul negru pare că îl aștepta.

ZACHE SAVA
Bacalaureat-Constanța

MEDALIOANE



INGINERUL

GR. ZAMFIRESCU

IN accident straniu, de necrezut, a pus capăt vieţei — atât de scurtă dar atât de rodnică pentru aviaţia română — inginerului Grigore Zamfirescu!

Constructor de avioane de concepţie personală, conducătorul unei mari fabrici de aviaţie, inginerul Zamfirescu lasă — în aceste timpuri grele când prezenţa la datorie a oricărui fiu al neamului este atât de preţioasă — un imens gol în Aeronautica Română.

Prin capacitatea sa, prin puterea sa de muncă însufleţită de un înalt patriotism, inginerul Zamfirescu devenise o utilitate de prim ordin în industria aeronauticei noastre naţionale.

Numele şi fapta sa, au fost cunoscute sburătorilor români imediat după terminarea primului răsboi mondial, când — în unire cu maiorul Protopopescu — a conceput şi realizat un avion militar român denumit „Proto".

Mai târziu — aducând modificărilă cuvenite — a realizat neuitatul avion S. E. T., pe aripile căruia o întreagă generaţie de piloţi români şi-au făcut ucenicia, antrenamentul şi gloria in ţară şi peste hotare.

La declararea războiului sfânt, inginerul Grigore Zamfirescu intră în bătălia neamului în fruntea unei uzini şi-a unei cohorte de muncitori, înhămându-se la lupta dură şi atât de necesară, a frontului muncei pentru oştire, pentru aviaţie!

Zeci şi sute de avioane noui construite, reparaţiuni de tot felul, reimprospătări de piese de tot felul acestea au fost contribuţia acestui om — a fabricei şi a echipei sale — în tot timpul acestui războiu!

Prin pierderea lui, ţara se lipseşte de încă un fiu de elită, un element preţios, al cărui nume va rămâne însă deapururi înscris la temelia făuritorilor industriei naţionale de aeronautică.

Dormi în pace Grigore! Ai bine meritat dela Patrie şi dela aviaţia Română.

D





SUBLOCOTENENT AVIATOR

VASILE CLARU

In dimineaţa unei zile de Iulie 941, sublocotenentul Claru Vasile dintr'un grup de vânătoare, decolează — in patrulă — pornind către inamic.

Tânăr ofiţer, căiit însă în arta sborului şi a luptei, Claru — care era o mare speranţă a unităţii lui — dorea de mult să aibe o intâlnire „serioasă", nu ca cele de până atunci in care se bătea doar cu 2-3 Rata şi din care ieşise intotdeauna invingător.

Şi a vut-o, in această dimineaţă de Iulie!

Incercuit la un moment dat de 6 avioane bolşevice, tânărul sburător atacă! După o luptă dârză, doboară cu măestrie 3 avioane cari cad in flăcări, insă cu ultimul, i se termină şi intreaga muniţie.

Işi dă seama că este pierdut! Bolşevicii parcă au simţit că este acum o pradă ieftină şi se năpustesc asupra lui trăgând din toate părţile.

Dar sublocotenentul aviator Claru, inţelege să se prăbuşească luptând şi invingând până la ultima suflare şi intr'un eroic gest dar şi cu o supremă voinţă, se aruncă in plin cu avionul său in inamicul cel mai indrăzneţ, pe care il doboară intr'o teribilă ciocnire...

Astfel şi-a invins Claru, in acea zi, al 4-lea inamic! Aşa a ştiut să moară luptând, un suflet de elită, un brav intre bravi, un cavaler al aerului românesc!

Note literare

✱ **In noua editură** „Remus Cioflec" a apărut o carte de emoționante mărturisiri profesionale semnată de unul din chirurgii de seamă ai Italiei, doctorul Andrea Majochi. Cartea se intitulează: „Printre foarfeci și bisturii" și în ea lectorul află câteva episoade emoționante din viața medicilor-chirurgi.

✱ **Poetul și ostașul** Petre Paulescu a tipărit, într'o tipografie de provincie, un volum de versuri de război intitulat: „Noi dela infanterie". Autorul, care este un luptător de prima linie, posesor al „Crucii de fier", înalță imn curat de slavă camarazilor săi și „reginei bătăliilor": Infanteria. Un volum de versuri care rotunjește reușit producția lirică a acestui război.

✱ **Domnul** Căpitan inginer Ilie Cucu, un distins ofițer al aviației noastre, doctor inginer și adânc cunoscător al construcțiilor aeronautice, a tipărit la „Monitorul Oficial" partea primă a unei mai vaste lucrări a domniei-sale despre „Calculul avionului". Cartea aceasta de specialitate, scrisă într'un stil antrenant, fără să fie vulgară, vine să umple un loc destul de remarcabil în literatura noastră tehnică de aviație. Ea poate fi folosită cu succes atât de piloți și în general de personalul navigant care trebuie să cunoască principiul organizarea tehnică a avionului, cât — mai ales — de tehnicienii aviației: ingineri, ofițeri mecanici, maeștri și elevii școalelor tehnice aeronautice, aceștia găsind în paginile domnului căpitan inginer Cucu, învățăminte utile pentru întreaga lor carieră de sburători.

✱ **Romanul** „Mântuire", semnat de criticul și prozatorul Octav Șuluțiu și apărut în condițiuni grafice excepționale în editura „Socec", vine să încununeze în mod fericit cariera scriitoricească a autorului său. O îmbinare măestrit condusă, între aventură și fenomenul de interiorizare ne dă măsura posibilităților de prozator ale domnului Șuluțiu.

✱ **In editura** „Cartea Românească" a apărut o nouă carte de proză semnată de domnul Ion Minulescu. Cartea se întitulează „Cine este autorul acestui roman senzațional?" — un titlu cam lung, dar atractiv — și cuprinde câteva „tinerești" nuvele. Cel ce ne-a dat romanul „Corijent la limba română" nu uită vechea lui iubire. Și bine face!

✱ **„Obstacole"**, unul din cele mai comentate romane apărute în ultimul timp peste ocean, a văzut lumina tiparului în românește datorit traducerii domnului Jul. Giurgea și editurii „Contemporana". Autorul romanului, Lloyd C. Douglas, un predicator metodist, intră direct în miezul subiectului, fără a mai face preliminariile obișnuite atât de mult la autorii yankei. „Obstacole" este într'adevăr, o carte interesantă. O subliniem ca atare.

✱ **Tânărul** poet ardelean Petre Șuvagău a tipărit un elegant volum de versuri intitulat „Popas pe culmi". Titlu frumos și într'adevăr poetic. Rupându-se de asprimea zilei, poetul ne dă câteva poeme de adâncă substanță lirică, demne de subliniat. Pentru iubitorii de poezie bună această suavă carte este binevenită.

✱ **„Poeme** pentru cruciați" volumul de versuri de război al ziaristului și — după cum se vede — al poetului Al. Gregorian, se bucură de un meritat succes de presă și public. Pe noi ne bucură izbânda confratelui nostru pentrucă dintru început am crezut în posibilitățile scriitoricești ale acestui real talent.

✱ **Domnul** B. Jordan a tipărit, la „Cugetarea", într'o nouă ediție, cartea domniei-sale de hotărâtă aducere în actual, despre marele rege dac „Decebal". Faptul că prima ediție s'a cerut este un indiciu sigur că lucrarea domnului B. Jordan are hotărâte calități, peste care nici cititorul, nici critica nu pot trece.

✱ **Tot la** „Cugetarea" a apărut într'o nouă ediție romanul „Diamant verde" semnat de cunoscutul scriitor Mihail Celarian. Retipărirea acestui roman de calitate este binevenită, ca fiind necesară.

✱ **Domnul** D. V. Barnowschi a tipărit în editura „Remus Cioflec" un volum de articole și eseuri intitulat adecuat „Sarea Pământului". Atragem atenția cititorilor asupra articolului despre libertatea scrisului. Este interesant din punct de vedere scriitoricesc.

✱ **Tot la** „Cioflec" a apărut volumul „Viața avocatului" scris de doi frați, avocați italieni, domnii Perluigi și Ettore Erizzo. O carte sinceră în mărturisiri, care dă laoparte din vălul care ascunde viața de meșteșug și artă avocățească.

Volumul se citește cu plăcere și interes. Îl recomandăm cititorilor noștri ca pe un recreativ excelent.

✱ **„Anotimpuri"**, noul roman al domnului Radu Tudoran, care ne place să anunțăm că este un roman aviatic, a obținut un deosebit succes de critică și librărie. Când vom fi în posesia lui vom referi mai pe larg. Romanul a apărut în editura „Socec" care i-a editat și primul roman „Un port la răsărit".

✱ **Tot un** roman de aviație și luat tot din timpul calm al sborului de pace, este și acela al domnului Victor Ion Popa, intitulat curios „Sfârlează cu Fofează". Cartea apărută acum câtiva ani la „Adevărul", a fost reeditată de către „Universul". Este una din lucrările literare de necontestată valoare ale domnului Victor Ion Popa.

✱ **Domnul** Const. Argeșanu, vechiu și încercat sburător și poet, va tipări în curând un volum de poeme de aerodrom intitulat frumos și simbolic „Cercul de var". Anunțăm cu bucurie această nouă carte a domnului Const. Argeșanu și o așteptăm.

✱ **Primim** la redacție „Buletinul pregătirii premilitare și extrașcolare" care în al optulea an de apariție, este monitorul de faptă românească și ostășească al tineretului român. In ultimul număr aflăm prețioasele colaborări ale domnilor: Ion Dongorozi, I. Bratu, Demostene Botez, Sebastian Popovici, etc... Domnul General B. Alinescu dă, la urmă, câteva sfaturi și directive utile tineretului Țării.

LADMISS

ADEVĂRUL NU SE SPUNE IN ȘOAPTE. DECI: CINE PLEACĂ URECHEA LA ȘOAPTE, ACELA AUDE NUMAI MINCIUNI

„ARIPI ROMANEȘTI" Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont cec: 1334.

Director: Comandor av. rtg. AL. DEMETRESCU. Redactori: NICOLAE LADMISS-ANDREESCU și GION.

Costul abonamentelor: Intreprinderi, fabrici, Instituțiuni de Stat și particulare, de sprijin: dela lei 5000, obișnuite: lei 1500 anual. Pentru particulari: lei 480 anual. Un exemplar lei 20.

Revista noastră este difuzată în provincie prin „Editura Centrala Presei", București, Str. Brezoianu, 8. Registrul com-nr. 299/942, Telefon 4.29.91, Cont cec 4991 și în Capitală prin Oficiul de distribuție al ziarului „TIMPUL", Str. Sărindar 15, București.

Tipografia Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București Str. Sărindar, 5-7-9- înmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com București. — Tipărită în ziua de 10 VI-943.

Taxa poștală plătită în numerar conform aprobării
Nr. 235920/1943 a Direcției Generale P. T. T.



CAMARADERIA DE ARME ROMÂNO-GERMANĂ: DOI BRAVI SBURĂTORI, INTR'O CLIPĂ DE ODIHNĂ